

# COMMUNIQUÉ

Government  
Publications

3 1761 11635994 4



**For immediate release**

CA1  
TA800  
-T0.50

## **Backgrounder**

### **Report of the National Transportation Act Review Commission**

The Report of the National Transportation Act Review Commission is the culmination of almost 12 months of consultations and deliberations on the effectiveness of Canada's transportation policy and the legislation enacting it. The Commission was established under the terms of the National Transportation Act of 1987 to review the effects of the Act upon Canada's transportation sector five years after implementation and to make recommendations on how it and other transportation legislation might be improved.

National Transportation Act  
Review Commission



Commission d'examen de la  
Loi sur les transports nationaux

P.O. Box 1388, Station "B", Ottawa, Canada K1P 5R4

C.P. 1388, Succursale "B", Ottawa, Canada K1P 5R4

(613) 941-4487 FAX: (613) 941-4488

The National Transportation Act of 1987 (NTA, 1987) set a new course in Canada transportation policy. Following the lead of the 1985 White Paper "Freedom to Move", the Act has the purpose of reforming the regulation of the transportation industry to make it more competitive within Canada and abroad by allowing the demands of a market economy -- the demands of shippers and the travelling public -- to establish the appropriate levels of transportation service, cost and profitability.

The Act called for a review, after five years, of the effects of all regulatory legislation falling under the jurisdiction of the Minister of Transport, including the Railway Act, the Shipping Conference Exemption Act, the Motor Vehicle Transport Act, as well as the NTA, 1987. The scope of the review is comprehensive. It calls for a broad assessment of the effects of these acts on carriers, shippers and travellers as well as on trade and regional development, and to make recommendations on how the legislation might be more effective.

The Act furthered a legislative trend towards competition by permitting more liberal market entry and exit, both between modes of transportation and within each mode. It also established the National Transportation Agency and defined its power as administrator of the current regulatory structures, which include both investigative and tribunal functions. The Act withdrew legislative control of carrier tariffs, except in northern Canada, and introduced confidential contracting between carriers and their customers.

The Review Commission charged with this task was announced by federal transport minister, the Hon. Jean Corbeil, on February 3, 1992. Gilles Rivard (Quebec City) was appointed chairman of the Commission. He was joined by four other Commissioners. They are John Gratwick (Halifax), Frank Collins (Montreal), Clay Gilson (Winnipeg) and Horst Sander (Prince George).

Over the past year the Commission invited written submissions from shippers and carriers, government departments and agencies, labour organizations, independent interest groups and private citizens. More than 160 briefs were received. Some, such as those from provincial governments, were very comprehensive and presented original research commissioned specifically for the Review Commission.

The Commission then travelled across the country to interview many participants directly. No formal adversarial hearings were held; instead, the Commission undertook to hear concerns, criticisms, and suggestions representing all points of view, and to weigh them all against the aims and objectives of the NTA, 1987.

In addition, the Commission sought and received information from federal departments and agencies such as the National Transportation Agency (the body charged with the administration and enforcement of the provisions of the NTA, 1987), Transport Canada, the Bureau of Competition Policy, the Department of External Affairs, and Environment Canada.

The Report is the culmination of all these submissions, consultations and deliberations.

The Commission makes more than 50 recommendations concerning legislative and policy refinements to remove lingering impediments to the continued development of a globally competitive transportation sector. However, in its central conclusion, the Commission notes that while regulatory reform placed serious competitive pressures on carriers, it was and is the appropriate policy for Canada.

The Commission's conclusions are drawn from a broad review that discusses the general intentions of the national transportation policy, the legislation enacting the policy, and the effects of regulatory reform on shippers, travellers, on safety, the environment and labour-management relations, and on the carriers themselves - the airlines, railways, trucking companies and shipping lines.

The Report covers extensively the state of competition in the transport industry, examining both the costs and benefits of competition to the industry and to its customers. A full chapter of the Report is devoted to the role of government, especially in regional development, the use of subsidies, taxation, and the provision of infrastructure. The Report also assesses the NTA, 1987 and the role and effectiveness of the National Transportation Agency in administering and enforcing the legislation.

For further information contact:

Sarah Hurman  
(613) 941-4487

## NOTES

NOTES



Digitized by the Internet Archive  
in 2024 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116359944>



la fiscalité et la fourniture d'infrastructures. Le rapport évalue également la *LTN 1987* et le rôle joué par l'Office national des transports dans son administration et mise en application.

Pour de plus amples renseignements, veuillez prendre contact avec:  
Sarah Hurman  
(613) 941-4487

le Bureau de la politique de concurrence, le ministère des Affaires extérieures et Environnement Canada.

Le rapport est l'aboutissement de toutes ces présentations, consultations et délibérations. La Commission formule plus de 50 recommandations proposant des ajustements à la législation et à la politique en vue d'éliminer les freins qui subsistent encore à la création d'un secteur des transports compétitif à l'échelle mondiale. Sa principale conclusion est que si la réforme réglementaire a bien imposé de fortes pressions concurrentielles aux transporteurs, elle était et reste la bonne politique pour le Canada.

Les conclusions de la Commission s'appuient sur une vaste étude qui englobait les objectifs généraux de la politique nationale des transports, de la législation qui la concrétisait et des effets de la réforme réglementaire sur les expéditeurs, les voyageurs, la sécurité, l'environnement et les relations de travail, ainsi que sur les transporteurs eux-mêmes - les compagnies aériennes, les chemins de fer, les entreprises de camionnage et les lignes maritimes.

Le rapport traite longuement de l'état de la concurrence dans le secteur des transports, analysant à la fois les avantages et les inconvénients de la concurrence pour les transporteurs et leurs clients. Un chapitre entier est consacré au rôle des pouvoirs publics, particulièrement en ce qui concerne le développement régional, les subventions,

La Commission d'examen chargée de mener cette tâche à bien fut annoncée par le ministre des Transports fédéral, l'honorable Jean Corbeil, le 3 février 1992. Gilles Rivard (Québec) fut nommé président. Il était flanqué de quatre autres commissaires:

John Gratwick (Halifax), Frank Collins (Montréal), Clay Gilson (Winnipeg) et Horst Sander (Prince George).

Dans le courant de l'année écoulée, la Commission invita expéditeurs et transporteurs, ministères et organismes gouvernementaux, syndicats, groupements d'intérêt indépendants et particuliers à lui soumettre des mémoires. Elle reçut ainsi plus de 160 mémoires dont certains, notamment ceux émanant des gouvernements provinciaux, présentaient les résultats de recherches originales commandées spécialement à l'intention de la Commission.

Les commissaires ont sillonné ensuite le pays pour s'entretenir directement avec nombre de participants. Il n'y a pas eu d'audiences officielles avec débats contradictoires; la Commission a préféré entendre les préoccupations, critiques et suggestions représentatives de tous les points de vue afin de les peser à la lumière des objectifs de la LTN 1987.

En outre, la Commission a demandé et pesé les avis de ministères et organismes fédéraux tels que l'Office national des transports, l'organisme responsable de l'administration et de l'application des dispositions de la LTN 1987, Transports Canada,

La Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987) imprima une orientation nouvelle à la politique canadienne en matière de transport. Faisant suite au Livre blanc de 1985 intitulé "Aller sans entraves", la Loi réformait la réglementation de l'industrie des transports de manière à la rendre plus compétitive à l'intérieur du Canada et à l'étranger en laissant les forces du marché -- la demande des expéditeurs et des voyageurs -- fixer les niveaux appropriés de services, de coûts et de profits.

La Loi prévoyait un examen, après cinq ans, des effets de toutes les législations réglementaires relevant du Ministère des Transports, soit la Loi sur les chemins de fer, la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, la Loi sur les transports routiers, en sus de la LTN 1987 elle-même. Le champ de l'étude était vaste puisqu'il comportait l'évaluation des effets de ces lois sur les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs, ainsi que sur les échanges et le développement régional, et que des recommandations devaient être formulées en vue de rendre la législation plus efficace.

La Loi a privilégié la concurrence entre les modes de transport ainsi qu'à l'intérieur de chaque mode en libéralisant les conditions d'accès et de sortie du marché. Elle instituait également l'Office national des transports et définissait ses pouvoirs en tant qu'administrateur des structures réglementaires nouvelles, ces pouvoirs englobant à la fois des fonctions d'enquête et de tribunal. La Loi mettait fin au contrôle législatif des tarifs de transport, sauf dans le nord du Canada, et autorisait la conclusion de contrats confidentiels entre les transporteurs et leurs clients.

# COMMUNIQUÉ

Pour publication immédiate

## DOCUMENT D'INFORMATION

Rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux

Le rapport de la Commission d'examen de la *Loi sur les transports nationaux* est l'aboutissement de presque 12 mois de consultations et de délibérations sur l'efficacité de la politique canadienne en matière de transport et de la Loi qui la concrétise. La Commission fut mise sur pied aux termes de la Loi de 1987 sur les transports nationaux et avait pour mandat d'en examiner les effets sur le secteur des transports canadiens cinq années après son entrée en vigueur et de recommander des améliorations pouvant lui être apportées, ainsi qu'à d'autres lois connexes.



National Transportation Act  
Review Commission  
P.O. Box 1388, Station "B", Ottawa, Canada K1P 5R4  
(613) 941-4487 FAX: (613) 941-4488  
C.P. 1388, Succursale "B", Ottawa, Canada K1P 5R4  
Commission d'examen de la  
Loi sur les transports nationaux